

Dialoghi Mediterranei

حوارات متوسطية

Dalla “piccola città” di Ferrarotti al presente: un intreccio di antropologia e politica

Comitato di Redazione

1 novembre 2025

di *Annalisa Di Nuzzo*

«Due aspetti, l'industriale e il turistico, determinano la “tipicità” della cittadina campana, a cui le statistiche assegnano il quarto posto nella regione per popolazione e il terzo come importanza industriale, turistica e commerciale, dopo Napoli e Salerno. Si intende non una “tipicità” esteriore, ma un insieme vivo di gruppi che, in modo costante, si appoggiano all'una o all'altra caratteristica della città, si differenziano per modi di pensare, per legami che li uniscono, per un insieme di principi morali e di complessi e radicati pregiudizi. Ma se “industria” e “turismo” sono le caratteristiche che colpiscono l'osservatore, è presente un'altra caratteristica non meno importante: la fertilità della terra, che fascia a semicerchio Castellammare e sulla quale per ragioni storiche, politiche ed economiche, sono cresciute in questi ultimi anni nuove strutture sociali con loro particolari interessi, contrasti e legami»



Castellammare di Stabia

Franco Ferrarotti, 1960

Cenni introduttivi

L'iniziativa culturale e scientifica promossa dall'attuale amministrazione comunale di Castellammare di Stabia incentrata sulla figura di Franco Ferrarotti, e, in particolare, sulla sua ricerca condotta proprio nella città stabiese, mi ha offerto l'occasione di ricomporre le mie molteplici identità. Io stessa, del resto, continuo a definirmi un “animale anfibio”. Questo contributo si configura, quindi, come un duplice esperimento: da un lato, un'analisi di antropologia urbana; dall'altro, un esercizio di azione politica. Una serie di circostanze contingenti – il mio essere stabiese, antropologa culturale delle società complesse e, dal luglio 2024, assessore del Comune di Castellammare di Stabia – mi consente di proporre un'osservazione che intreccia la dimensione emica ed etica. Posso, infatti, partecipare all'elaborazione di indirizzi politici insieme alla Giunta e al sindaco Vicinanza, e, allo stesso tempo, applicare una prospettiva di riflessione longitudinale sull'evoluzione di un territorio che studio da circa trent'anni.

\Già in passato avevo approfondito la ricerca di Ferrarotti su Castellammare di Stabia (Di Nuzzo 2008), in relazione ai miei interessi sull'antropologia urbana e sulle trasformazioni delle aree industriali dismesse, fino a collocarmi in quella posizione privilegiata che mi ha permesso di praticare un'antropologia "riflessiva", come teorizzata da Pierre Bourdieu (Bourdieu 1992). Da diversi decenni, l'antropologia delle società complesse si è interessata in modo specifico allo studio dei processi di mutamento nelle aree caratterizzate da insediamenti industriali. Tale approccio si colloca nel solco dell'antropologia urbana, disciplina che indaga le forme di organizzazione dello spazio proprie della città. Per l'antropologo, ciò implica la necessità di integrare più prospettive interpretative e di adottare un uso non dogmatico delle categorie analitiche, mantenendo uno sguardo costantemente riflessivo.

L'osservazione antropologica dello spazio urbano consiste, dunque, nella capacità di individuare le interdipendenze tra la collocazione spaziale dei gruppi sociali e la costruzione della loro identità culturale, all'interno di una visione condivisa del mondo e del futuro (Hannerz 1992). Il mio percorso teorico si ispira, in particolare, alla corrente geertziana e, più in generale, agli approcci elaborati dalle scuole di Chicago e Manchester, che hanno posto al centro rispettivamente l'interazionismo e la network analysis. Su queste basi metodologiche ho condotto, negli anni, lo studio della mia città, muovendo proprio dall'indagine di Ferrarotti, che definiva Castellammare di Stabia come una realtà caratterizzata da due anime, industriale e turistica, la cui "tipicità" non risiede in aspetti esteriori, ma in un insieme vitale di gruppi sociali che gravitano attorno a una o all'altra dimensione e si differenziano per mentalità e comportamenti. A questo si aggiungeva, nella sua analisi, un ulteriore elemento distintivo: la fertilità del territorio che abbraccia la città a semicerchio (Ferrarotti 1960:47).



Ferrarotti aveva impostato una ricerca di taglio interdisciplinare, affidando agli psicologi lo studio dei tratti individuali dei lavoratori, e al gruppo sociologico l'analisi delle tensioni interne alla struttura produttiva dei Cantieri. I risultati della sua indagine restano, ancora oggi, di grande attualità: la metodologia biografica, centrata sulla partecipazione e sul coinvolgimento, consentiva di formulare ipotesi di lavoro significative, forse verificate in

modo troppo quantitativo, ma basate su ampi quadri empirici di riferimento. Il nucleo tematico della sua ricerca era l'individuazione dei fattori di frattura tra l'antico tessuto culturale pre-operaio e post-contadino e la nuova cultura industriale del dopoguerra. Oggi, a distanza di circa cinquant'anni, possiamo individuare un'altra linea di lacerazione: quella tra una identità fortemente operaistica e una realtà postindustriale ancora priva di valori fondativi paragonabili a quelli della stagione della ricostruzione.

Rilevazioni etnografiche e comparazioni territoriali: il caso del centro storico, del lungomare e del CMI

Alla fine degli anni Novanta ho avuto l'occasione di integrare nei miei studi la dimensione emica ed etica dell'analisi antropologica, incarnando in prima persona la duplice posizione di soggetto appartenente al contesto e, nel contempo, di osservatrice dello stesso. Il punto di partenza della mia ricerca riguardava le aree industriali dismesse, luogo in cui Ferrarotti aveva concluso la propria indagine. La città, infatti, presentava due poli produttivi distinti: uno meridionale, storicamente legato ai più antichi cantieri navali d'Italia, e uno settentrionale, incentrato sulle attività ferroviarie e metallurgiche, entrambe ormai in fase di profonda crisi. In quel periodo si rendeva necessaria una riflessione sul modello di città operaia e una conseguente riconversione urbana dell'area settentrionale, destinata a trasformarsi in un porto turistico. Lì dove un tempo sorgevano gli impianti industriali e i quartieri operai ad essi collegati – insediamenti costruiti alle spalle dei complessi produttivi – si stava delineando un nuovo spazio urbano, espressione di un processo di ridefinizione sociale e territoriale. Tale spazio era abitato in gran parte da una classe operaia proveniente dal cosiddetto Centro Antico, situato in prossimità dei cantieri navali.

Ci troviamo, dunque, di fronte a ecosistemi antropici complessi, caratterizzati da reti di relazioni e da delicati equilibri funzionali tra diversi «luoghi dell'interazione» (Sobrero 1992: 187). La città è il luogo di produzione dei discorsi sul presente, e l'antropologia odierna è figlia del tempo della città. La città, come tribù, può essere osservata, non solo per studiare le minoranze emarginate, i microeventi della povertà urbana, ma anche delle classi agiate, la mentalità degli imprenditori e degli amministratori, utili a chiarire le possibili relazioni tra sistemi mentali e ambienti circostanti. Per comprendere le trasformazioni di Castellammare di Stabia è indispensabile partire proprio dallo spazio osservato e descritto da Ferrarotti: un asse urbano che comprende il Centro Antico, il fronte mare e l'area del CMI, ancora oggi nodi significativi per l'analisi antropologica della città.



Castellammare di Stabia, cantieri navali

Il quartiere dei Cantieri Metallurgici Italiani (CMI) costituisce la parte settentrionale della città: quella che avrebbe dovuto rappresentare il fulcro della nuova industrializzazione e che oggi incarna, in modo esemplare, la necessità di “circoscrivere il campo” e di “produrre semplificazione”, compito proprio dell’antropologia. Dal punto di vista dell’organizzazione spaziale, il quartiere è fortemente connotato da un’edilizia sociale sviluppatasi a ridosso della fabbrica più importante, l’AVIS, comunemente chiamata in città “i cantieri metallurgici”. I confini del quartiere si delineano in modo quasi naturale: da un lato, la linea ferroviaria e una serie di capannoni industriali oggi dismessi, che precludono l’accesso alla costa e al mare – irrimediabilmente inquinato all’epoca della mia indagine, avviata intorno agli anni Duemila –; dall’altro, l’entroterra agricolo, costellato da piccole aziende e officine artigianali. Allo sguardo dell’osservatore esterno, gli edifici del quartiere restano tuttora riconoscibili per la loro inconfondibile struttura architettonica, tipica dell’edilizia popolare.

All’interno, si manifesta una duplice condizione: da una parte, persiste una vita autoreferenziale, che sembra confermare la relazione tra sistemi mentali e ambiente circostante, fondata sugli antichi valori e sui ritmi di vita operaia degli anni Cinquanta; dall’altra, emerge la marginalità delle nuove generazioni, che, rifiutando in larga misura gli ideali precedenti, tendono a esprimere la propria diversità attraverso forme di microdelinquenza, o attraverso l’uso di sostanze stupefacenti, in un gesto simbolico di autoesclusione e di rivendicazione identitaria, tipico della cultura dei “ghetti urbani”. Entrando nel quartiere, si percepisce, ancora oggi, la logica ispiratrice dei costruttori: edifici ravvicinati, separati da stretti corridoi stradali, appartamenti angusti, con soffitti bassi e scarsa illuminazione naturale. Tale concezione urbanistica, elaborata alla fine degli anni Cinquanta, rispondeva a una precisa finalità: destinare quegli spazi esclusivamente alla popolazione operaia, considerata indispensabile allo sviluppo capitalistico e, al tempo stesso, bisognosa di “elevazione” e affrancamento dallo stato di plebe, di contadini e di pescatori, per essere “accolta” – ma solo parzialmente – ai margini del tessuto urbano più antico della città.

Se, da un lato, questa organizzazione dello spazio ha sancito una emarginazione fisica e simbolica, dall’altro la prossimità abitativa ha favorito il ripristino di una socialità “da vicolo” e di un forte senso di solidarietà, che si manifesta in molteplici forme, quotidiane e collettive. Non sorprende, quindi, che il sentimento di chiusura verso l’esterno sia percepito in maniera trasversale dall’intera comunità: già negli anni Sessanta e Settanta, gli abitanti adulti promuovevano proteste nei confronti delle amministrazioni comunali per ottenere collegamenti più frequenti dei mezzi pubblici tra il centro cittadino e il quartiere. La fabbrica ha svolto, e in parte svolge ancora, un ruolo preciso come luogomentale e memoriacondivisa, in un rapporto di causa-effetto con i processi di omogeneizzazione e differenziazione interna alla città. Intorno ad essa – e al suo interno – si sono costruiti spazi collettivi, luoghi di condivisione di bisogni, valori ed esperienze comuni.

Tuttavia, con la fine della produttività industriale e la conseguente chiusura della fabbrica, il quartiere ha progressivamente perduto la propria specificitàidentitaria. Come accade in molte città postindustriali, si è dissolta quella definizione spaziale che un tempo delineava confini e funzioni, e così anche il quartiere stabiese si è privato di uno dei suoi spazi

collettivi più significativi, insieme a quel senso di coesione che, seppure in parte, ancora lo contraddistingue. La nuovaperiferia che si sta configurando non è più definita da connotazioni sociali o economiche nette, ma sempre più da una condizione culturale. È una periferia che, almeno negli anni Novanta, sembrava poter rinascere grazie ai processi di riconversione legati ai pattiterritoriali – proprio nel periodo in cui prende avvio la mia osservazione.



Castellammare di Stabia, centro storico

Per comprendere appieno le dinamiche di questo spazio, è utile ripartire dalle originidelquartiere, cui aveva fatto riferimento anche Ferrarotti. Prendendo come campione due grandi famiglie da me intervistate (Di Nuzzo 2021), emerge un racconto condiviso: “non c’era niente”. Nessun negozio, dune di sabbia ancora visibili, il centro cittadino percepito come un altro mondo – lontano e inaccessibile. I generi alimentari arrivavano su carretti di legno; solo dopo alcuni anni sorsero i primi piccoli esercizi, limitati ai beni di prima necessità, mentre per ogni altra esigenza bisognava recarsi a Castellammare. Si radicò, così, nei primi residenti – e poi in quelli successivi – un profondo senso di diversità e di chiusura, definito da confini fisici che delimitavano un modo di essere, una specificità culturale, una marginalità sociale e spaziale. Tale condizione limitava l’accesso ai servizi e la piena partecipazione alla vita civica. Lo spazio, concepito originariamente secondo una logica economica che rispondeva a esigenze produttive e delimitava funzioni verso un limenesterno, fu progressivamente “addomesticato” dagli abitanti pionieri, che ne ridisegnarono luoghi di aggregazione, credenze, relazioni e feste.

Molti venivano dal Centro Antico, quartiere più antico della città, a ridosso dei Cantieri navali, luogo in cui sgorgano le acque termali, e in cui, oggi, vi è un porto diportistico che ha sostituito, nel tempo, l’arrivo delle navi che portavano il grano in città per i pastifici di Gragnano e Castellammare (Di Nuzzo 2017). Le storie di questi residenti, raccolte, come ricorda lo stesso Ferrarotti, con non poca difficoltà, restituiscono il cuore della città:

«[...] una squadra di ricerca alle prime armi, generosa e un poco spaesata, quasi sorpresa di trovarsi nel Sud, accampata all’Albergo Elisabetta sospeso a picco sui Cantieri, in fondo ricercatori sullo stesso piano, dal punto di vista esistenziale reale, della popolazione che si apprestavano a interrogare, dentro e fuori i luoghi di lavoro; la stessa ingenuità metodologica li rende nello stesso tempo più vulnerabili ma anche più disposti, almeno nelle intenzioni, alla ricerca come rapporto interpersonale, a due vie. Facevo ricorso alla bassa forza locale (maestre e assistenti sociali) solo per le interviste “volanti”, o non strutturate, nel cantiere perché i miei giovanotti borghesi di Firenze non riuscivano a parlare con la classe operaia. Si scusavano dicendo di non capire il dialetto stabiese. In realtà erano bloccati dal salto di classe, paralizzati dalle buone maniere assorbite nel corso di una precoce socializzazione straordinariamente “civile”» (Ferrarotti 1960: 7).

La lunga citazione di Ferrarotti restituisce, con chiarezza, le difficoltà metodologiche, le scelte teoriche e le modalità operative della sua ricerca. *Brevi biografie di una comunità meridionale* (così recitava il sottotitolo del volume) descrive un’umanità composta da

lavoratori a giornata, disoccupati, piccoli artigiani, fieri operai e contadini. Tra le biografie analizzate, una in particolare risulta paradigmatica per il collegamento tra i due quartieri cittadini e per la continuità, tra l'indagine ferrarottiana e la mia ricerca di antropologia urbana, condotta a circa quarant'anni di distanza: quella di Gennaro M., appartenente alla cosiddetta classe del '99, la "classe di ferro" del Piave. La sua storia personale evidenzia i legami tra vecchi e nuovi insediamenti, tra le esperienze belliche e i flussi migratori verso il Sud America, tra la tradizione contadina e la nascente industrializzazione. Gennaro fu tra i primi operai ad abitare, nel 1951, il primo lotto di case INA-CMI [1]. La sua biografia consente di comprendere, in termini spaziali e simbolici, le dinamiche che hanno interessato e continuano a interessare i due estremi della città, ovvero il Centro Antico e il quartiere CMI, e la complessità sociale che li connette. Qui di seguito le parole di Gennaro, così come trascritte da Ferrarotti:

«Non c'erano, e ancora non ci sono [al momento dell'intervista] fognature: vi erano dei pozzi assorbenti che facevano tutto fuorché assorbire. Dopo un po' di tempo da questi pozzi incominciarono a fuoriuscire tonnellate di sporcizia che si andò espandendo tra gli spazi vuoti che separavano i caseggiati, privi di qualsiasi tipo di marciapiede. Le case erano giorno e notte immerse nel lezzo insopportabile di questa sporcizia. Nel 1958, a questi due iniziali caseggiati sono stati aggiunti altri lotti, dove vivono un centinaio di famiglie e più. I pozzi sono stati aggiustati e i tiraggi delle cucine, almeno in buona parte, sono stati messi in condizione di funzionare. Non c'è illuminazione esterna; queste case dell'INA dei CMI (Cantieri Metallurgici Italiani) si trovano oltre la periferia di Castellammare. Non c'è telefono, non c'è niente, è come se noi non fossimo cittadini di Castellammare, ma cittadini dell'INA-Casa» (Ferrarotti 1960: 138)

Questa testimonianza è perfettamente comparabile con le interviste da me condotte circa cinquant'anni più tardi: Gennaro offre una rappresentazione immediata e vivida, più eloquente di qualsiasi filmato successivamente realizzato nel mio studio nello stesso quartiere. Attraverso le scelte e le vicende della sua vita, egli chiarisce i processi di trasformazione urbana e le radici culturali della città: nostalgie, affetti, legami familiari e, ancora una volta, quel guazzabuglio identitario della napoletanità-stabiese. Le sue parole si inscrivono in una trama di storie di vita che si dipanano tra le guerre e i cambiamenti socioeconomici, mettendo in evidenza, secondo quanto osservato dallo stesso Ferrarotti, come



Castellammare di Stabia, centro storico

«il cittadino stabiese di quegli anni riconosce il 'fatto nuovo' della città, la concentrazione di potere legata al nuovo processo industriale, che si pone in alternativa ai vecchi poteri tradizionali. Ma è un'alternativa che tende a dissolversi nel compromesso tra vecchie e nuove élites... tutto si riduce alla conservazione dello *status quo*. È un conflitto che tiene sospeso, forse ancora oggi in qualche modo, lo stabiese tra due modi di vita e i contrapposti sistemi di valori su cui si fondano. Il destino della città –

il suo sviluppo o la sua involuzione – dipendono da una soluzione positiva di questo conflitto» (Ferrarotti 1960: 134).

Aggiungendo alla riflessione ferrarottiana uno sguardo contemporaneo, possiamo constatare che tale risoluzione non si è ancora pienamente compiuta. Persistono infatti processi involutivi e il conflitto, sebbene mutato nella forma, rimane irrisolto. L'identità cittadina continua a oscillare tra tradizione, innovazione e le dinamiche proprie della nuova complessità urbana. La questione resta, ancora oggi, aperta. Un nodo cruciale di questa dialettica è rappresentato dagli anni Novanta e dai processi tuttora in atto, legati al recupero del mare quale elemento simbolico e fisico di connessione tra i due quartieri e al ruolo del Lungomare, divenuto un totem identitario e un asse di collegamento materiale e simbolico tra le due parti della città.

Il porto meridionale, un tempo destinato al trasporto del grano e a un limitato uso diportistico e passeggeri, ha subito una trasformazione significativa, rappresentando oggi una nuova risorsa per il Centro Antico, che attraverso di esso ritrova possibilità di sviluppo. Le trasformazioni del porto stabiese più antico rispecchiano i mutamenti del mercato internazionale: lo sviluppo industriale dell'Ottocento rese il porto di Castellammare di Stabia un nodo strategico per il commercio in Campania, favorendo la costruzione di magazzini per la conservazione del sale e del grano. La sua importanza fu tale da giustificare la realizzazione di un raccordo ferroviario che collegasse la linea Torre Annunziata–Gragnano sia con il porto sia con i Cantieri Navali: proprio all'ingresso del porto, infatti, era situato un bivio che conduceva a queste due diverse destinazioni, segnando simbolicamente l'incontro tra industria e mare, tra produzione e identità cittadina.

Alla fine degli anni Settanta del secolo scorso vi fu la chiusura dei magazzini generali e il trasporto di grano, soprattutto per i pastifici di Gragnano, venne affidato ai camion: la stazione perse così la sua importanza e venne definitivamente chiusa. E di conseguenza il traffico si svuotò, con il fallimento dell'ex società portuale incaricata del carico/scarico merci. A seguire qualche pontile destinato alla pesca iniziò a dare spazio al piccolo diporto. Ma essenzialmente il porto era ormai isolato e abbandonato al degrado, vissuto e ricordato solo grazie ai periodici vari della Fincantieri. Il traffico interno era pari a zero. Usato dalle compagnie marittime per il trasporto passeggeri, come dormitorio per le navi in disarmo. L'abbandono era tale da essere stato eliminato anche dalle statistiche Istat.

A partire dal 2015, si assiste a un cambio di scena, grazie alla nascita dello Stabia Main Port, creato dai *Fratelli Esposito* di Castellammare di Stabia e la società *Luise Group*, leader internazionale nel settore dello yachting. L'obiettivo è quello di creare, con soli fondi privati, il primo porto per megayacht e giga yacht, navi da diporto fino a 150 metri, e, nel contempo, di riconvertire, sia dal punto di vista sociale che occupazionale, gli ex scaricatori di porto, che dagli anni '80 e '90 attendevano dei cambiamenti della loro condizione. Una scommessa vinta, sia dal punto di vista urbanistico che economico / occupazionale. Infatti, oggi, grazie allo Stabia Main Port, l'antico Porto di Castellammare costituisce un punto di riferimento internazionale per imprenditori, vip, famiglie reali ed Emiri arabi, che utilizzano la facility come punto strategico per sostare, durante le loro crociere nel Mediterraneo.

La maggior parte degli edifici della zona è in fase di recupero, con investimenti continui da parte di privati per creare b&b o avviare nuovi negozi ed attività collaterali al business che arriva da mare. Si determinerà una crescita occupazionale, diretta e indiretta, con professioni nuove come lo chef di bordo, personal shopper, esperti in formalità per le procedure doganali legate ad importazione ed esportazione internazionale, medici di bordo, assistenza all'ormeggio, concierge, assistenza tecnica, ecc. Inoltre, è stata recuperata e riconvertita l'ex palazzina servizi della società portuale incaricata del carico/scarico merci, oggi diventata un moderno Hub del Marina Resort a 4 stelle, che è il riconoscimento internazionale dato allo Stabia Main Port.



Castellammare di Stabia, area dei cantieri

Per il futuro si intravedono ulteriori prospettive di crescita e trasformazione. La stessa società, infatti, avvierà nel 2026, sempre con fondi privati, il recupero delle aree pubbliche del porto: dalle banchine agli edifici utilizzati da Dogana, Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto e il circolo della Corderia dell'Agenzia di Difesa. Spazi che continueranno ad offrire i servizi odierni, ma con un rilancio dal punto di vista del decoro e dell'immagine. Gli aliscafi che un tempo erano in disarmo, oggi, grazie alla promozione internazionale dello Stabia Main Port, garantiscono servizi di linea durante il periodo estivo con collegamento a Sorrento, Capri e Costiera Amalfitana, col conseguente sviluppo di ulteriori attività turistico-ricreative (bar, ristoranti, pizzerie).

Un'altra eccellenza stabiese trova collocazione in questi nuovi spazi: la Corderia di Castellammare di Stabia, creata dai Borbone, in supporto al Regio Cantieri Borbonico, ed oggi proprietà dell'Agenzia di Difesa, specializzata nella produzione di cordami per la Marina Militare Italiana e la Marina Militare Francese. Si tratta della più antica corderia d'Italia, che, grazie alla partnership con lo Stabia Main Port, sta sviluppando nuove linee di produzione per il settore dello yachting: dalla vendita di cime con certificazione di sicurezza per le navi da diporto, di ogni dimensione, ad accessori tipo zerbini, portachiavi, sedie. Il vecchio quartiere sta vivendo una nuova fase di vitalità, assumendo caratteristiche di quartiere multietnico e riscoprendo un rinnovato senso di appartenenza e aspirazioni di riscatto sociale. L'area, così come descritta da Ferrarotti, ha subito profondi cambiamenti: le nuove forme di associazionismo e la presenza attiva del terzo settore stanno contribuendo a trasformare la mentalità degli abitanti, come testimoniano eventi, iniziative culturali e collaborazioni con la recente amministrazione comunale.

Sviluppo urbano e occasioni perdute: i piani regolatori e la TESS

Dopo il secondo dopoguerra, la città persegue una ricostruzione schizofrenica: da un lato insegue il sogno di mantenere la sua specificità di stazione climatico-termale e di centro turistico di ampia rilevanza, pur non avendo più un mare balneabile a partire dalla metà degli anni Sessanta, dall'altro la vocazione verso una industrializzazione sempre più legata ai settori metallurgici e meccanici. La comparazione dei piani urbanistici rende più concreta l'analisi tra il quadro teorico che struttura lo sviluppo urbano e il momento in cui la politica sollecita dai tecnici possibili



Castellammare di Stabia, litorale

prospettive operative, evidenziando, così, i fattori di continuità e di discontinuità. Per rispondere alla necessità di definire un piano di sviluppo coerente, in grado di razionalizzare il territorio urbano, le diverse amministrazioni comunali che si sono succedute nel corso di questi anni, frutto di coalizioni politiche differenti, hanno cercato, fino ad oggi, di affrontare il problema della pianificazione territoriale, concretizzatosi dopo alcuni decenni nel piano regolatore affidato all'urbanista Corrado Beguinot.

La riflessione che segue, una sorta di etnografia politica, che utilizza le diverse impostazioni politiche per riconoscere un filo comune pur nelle diverse prospettive politiche, rappresenta un ulteriore punto di osservazione della vita di questa *piccola città*, e permette di individuare le direttrici teoriche sia del piano di Beguinot sia dei successivi strumenti di pianificazione, inclusi alcuni documenti politici come il "Progetto Stabia" [2], elaborato nel dicembre 1989 dall'allora comitato cittadino della Democrazia Cristiana, che offre la possibilità di comprendere le relazioni tra lo spazio vissuto e quello desiderato tra economia, ecologia e politica dagli inizi degli anni Settanta fino ad oggi.

Il piano Beguinot, approvato nel 1970, dopo furiose battaglie politiche, individuava Castellammare come punto d'incontro tra la valle del Sarno, la conurbazione vesuviana e la penisola sorrentina. I punti principali del piano, al di là delle ipotesi lungimiranti e talvolta avveniristiche riguardanti trasformazioni del lungomare e dell'asse viario, oggi completamente disattese, consistono nella precisa individuazione di Castellammare di Stabia come nodo di incontro e di connessione tra tre direttrici di sviluppo urbanistico distinte: la valle del Sarno, la conurbazione vesuviana e la penisola sorrentina. Da questa configurazione territoriale derivavano le diverse linee di sviluppo della città: 1) quella industriale, naturale conseguenza dell'hinterland sarnese; 2) quella legata alla qualità urbana e alla densità abitativa, connessa alla conurbazione vesuviana; 3) quella connessa alle funzioni curative e turistiche tipiche della costa sorrentina. Questa impostazione delineava uno sviluppo urbano che, con il tempo, si è rivelato inefficace, poiché nessuna delle previsioni si è concretizzata. L'obiettivo centrale del piano, il superamento del degrado urbano, non è stato raggiunto. Pur contenendo riflessioni valide

sulla città, il piano rispecchiava anche la mentalità dell'epoca, caratterizzata da uno sviluppo industriale basato su interventi straordinari e su una teoria economica tradizionale, condivisa dai redattori del progetto.

Circa vent'anni dopo, il comitato cittadino della Democrazia Cristiana propose un'analisi dettagliata della situazione, sottolineando come i problemi di sviluppo non fossero stati risolti e come, anzi, fossero aumentati i fattori di crisi economica e sociale. Nello studio intitolato "Progetto Stabia" venivano evidenziati dati allarmanti: una crisi occupazionale irreversibile e il collasso del sistema industriale locale. Nel 1989, anno della stesura dello studio, il numero di iscritti al collocamento era di 14.000 unità, a conferma del fallimento del modello di industrializzazione. Lo studio proponeva allora soluzioni alternative, legate agli altri aspetti e potenzialità della città. La domanda che ci si poneva ancora una volta era:

«ecco allora, aldilà delle demagogie e delle chiacchiere di parte, l'emergenza stabiese! Quali le proposte? Deve Castellammare essere la cittadella dell'industria? Deve invece Castellammare essere la cittadella dei servizi, del turismo e delle attività integrative del commercio, dell'artigianato e dei beni archeologici? È ormai comunque chiaro che si impone una scelta definitiva e mirata» ("Progetto Stabia" 1989:31).

Al di là della retorica stesura del documento politico, ritorna quella ambivalenza identitaria e la necessità ricorrente nella vita della città di omogenizzare più anime in una logica che oggi riconosciamo come complessa e che ha, oggi, gli strumenti scientifici e operativi per essere finalmente realizzata. La post-modernità consente le integrazioni di piani strategici di sviluppo che qualche decennio fa facevano fatica ad essere concepiti e realizzati. Superare una logica di dialettica oppositiva per porre, invece, la logica della sintesi di più prospettive di sviluppo. Una città polifunzionale e stratificata, policentrica. Si considerava auspicabile in quel documento la possibilità di una cantieristica verso «una segmentazione di mercato più ampia come la nautica da diporto considerando tutte le gamme di costruzione» (Progetto Stabia 1989:13). Il porto si deve trasformare in porto turistico e non più di merci, anche se si rileva che la crisi economica stabiese ha «sconvolto gli equilibri sociali e produttivi determinando la necessità di affidare le prospettive di sviluppo del comprensorio stabiese al soddisfacimento di una vocazione prevalentemente turistica, marinara, e del tempo libero» (Progetto Stabia 1989:13), scongiurando gli interventi straordinari.

Tali interventi, con la relativa riconversione industriale, arrivano, invece, negli anni Novanta, e Fuksas propone la sua ricetta. A distanza di alcuni decenni, il nuovo documento programmatico di politica urbanistica del Comune di Castellammare, in



Il quartiere dall'alto prima della costruzione del porto turistico Marina di Stabia

relazione alla vicenda dei contratti d'area, nel quale è inserita l'ipotesi dell'architetto Fuksas, ripropone il discorso del riassetto urbano, della ridefinizione delle destinazioni d'uso delle aree industriali, della bonifica dei quartieri, compreso quello dei C.M.I. Ancora una volta, è l'idea di sviluppo, ora legata più organicamente al concetto di postmodernità, a dettare le regole e le direttrici dello sviluppo stesso. Nonostante lo stesso Fuksas abbia più volte sottolineato l'importanza della condivisione con i cittadini nell'operazione di riassetto e riutilizzo, in questa nuova ipotesi sembra vincere una idealità progettuale, simile al precedente piano Beguinot, che resta lontana dalle vere richieste della gente, aumentando quel senso di "spaesamento" caratteristico delle operazioni di riorganizzazione territoriale ed economica a tappe forzate.

Le caratteristiche dell'intervento puntano su tre elementi fondamentali: 1. Rilancio delle Nuove Terme, attraverso il potenziamento delle strutture di accoglienza e dei servizi, il recupero del relativo parco e il collegamento con il centro cittadino e l'area Archeologica. 2. Recupero dell'intera fascia costiera e degli accessi a mare, potenziamento dei collegamenti con il centro cittadino, attrezzature per gli stabilimenti termali e balneari, recupero della fascia litorale nord, riconversione da polo industriale a polo turistico. 3. Riqualificazione dell'intera area e riconnessione alla città, boulevard attrezzato, tram, pista ciclabile e percorsi pedonali, attrezzature per il nuovo porto turistico. La proposta Fuksas contiene un aspetto fondamentale, fortemente condiviso dagli abitanti del quartiere CMI, ovvero quello della riconversione dell'ultimo tratto della linea ferroviaria in una sorta di tram metropolitano, come previsto nel Piano Urbanistico Comunale (che dovrà essere approvato in sede di Consiglio Comunale).

In altri punti del piano la pianificazione riprende l'idea di un porto turistico esclusivo, ma ghettizzante per gli abitanti delle zone limitrofe. La nuova prospettiva è quella di promuovere una possibile vocazione di sviluppo turistico di una linea di costa tra le più belle d'Italia definita irrimediabilmente "area di crisi". Vengono stipulati i contratti d'area, che dovrebbero consentire un rapido sviluppo ed una immediata riconversione delle zone in questione, con forti investimenti di capitale

pubblico e privato. Si trattava di realizzare e ripensare ad una nuova destinazione d'uso di quel lungo tratto di costa, a forte concentrazione industriale che dalla zona orientale di Napoli (acciaierie di Bagnoli) ha come limite opposto proprio Castellammare, e che diventerà per gli stabiesi l'area della Tess. Si realizzarono le opere per la realizzazione del porto turistico, laddove esistevano insediamenti industriali e distretti ferroviari. Il risultato tangibile e più evidente è il porto di "Marina di Stabia", che ha trasformato, anche da un punto di vista paesaggistico, la costa. Marina di Stabia nasceva come uno degli effetti del Contratto d'Area Torrese Stabiese, uno strumento che permise agli imprenditori di



Il varco di accesso a Marina di Stabia con alle spalle gli edifici del quartier CMI

ricevere finanziamenti pubblici e realizzare progetti che avrebbero dovuto incrementare l'occupazione per le opere a mare, ma, soprattutto, per quelle a terra, attraverso una concreta realizzazione dei progetti di riconversione, e deputato a gestire i fondi stanziati.

La costituzione della TESS (Torre e Stabia Sviluppo) risale al 1994, prima ancora dei Contratti d'Area; la sua nascita era fortemente correlata alla necessità di dare una risposta alle proteste e rivendicazioni dei lavoratori di Castellammare di Stabia e di Torre Annunziata, vittime predestinate del declino industriale che colpì, in particolare, l'industria a partecipazione statale negli anni successivi al terremoto del 1980, i Cantieri Navali, l'Avis, i Cmi, la Deriver, la Dalmine e le aziende delle costruzioni, la Scac, l'Imec, l'Italtubi. Nel marzo 2008, avviene la fusione per incorporazione del soggetto responsabile anche del Patto Territoriale del Miglio d'Oro. La TESS, in questo modo, assume la diretta responsabilità dell'attuazione di questo strumento di sviluppo locale. Si voleva realizzare un più alto livello di efficienza dell'intervento territoriale, rendendo coese le esperienze delle due preesistenti realtà (area stabiese/area torrese), e sfruttandone, in modo più razionale, le strutture, gli strumenti agevolativi e, in particolar modo, i due importanti know-how portati in dote. La fusione tra le due società dava vita ad un'unica realtà che rappresentava sedici Comuni, tutti collocati in un'unica conurbazione urbana, omogenea, con una popolazione complessiva superiore ai cinquecentomila abitanti. Questa caratteristica risulta essere unica nel panorama regionale e nazionale, tanto da poter intendere l'area ricompresa all'interno dell'attività della Tess /Costa del Vesuvio S.p.A. come una media città, caratterizzata, in modo uniforme, in termini di tessuto urbano e infrastrutturale, oltre che per le comuni.

L'esperienza, però, non regge alla complessità degli interventi e alle pressioni dei diversi soggetti attuatori, naufragando nel 2012. Resta, tuttavia, la realtà di Marina di Stabia, che continua ad essere una realtà unica, ma che renderà Castellammare la città dei due porti, con il cantiere navale più antico d'Italia. Il porto è, dunque, passato, in termini di traffico, in Marina di Stabia da zero (assente anche dalle statistiche Istat) a 602 accosti di Navi da diporto di lusso. Due fulcri tenuti insieme, paesaggisticamente e simbolicamente, da uno dei lungomari più ampi d'Italia. Una parte dei finanziamenti della riqualificazione urbana avevano interessato il waterfront, fino all'ormai fatiscente zona industriale. Dopo molti mesi di chiusura all'accesso al mare, c'è stata la riapertura che ha dato vita ad una vera e propria riappropriazione dell'elemento mare, producendo un'antica e, allo stesso tempo, nuova dimensione di appartenenza, insieme alla percezione di poter essere davvero una città che si offre al turismo e all'accoglienza. Il lungomare è diventato attrazione anche per tutti i comuni limitrofi, e il dopo-pandemia ha restituito anche un'euforia straniante, frammentata e superficiale, con la condivisione di uno spazio urbano di accoglienza, anche se, spesso, esposto ad una movida caotica, troppo legata alla sola ristorazione.

Il completamento della riappropriazione si completa nel 2024, e qui entra in gioco anche la mia esperienza di partecipazione amministrativa-politica. Non più solo la passeggiata lungo il mare ma un mare ritrovato. Dopo cinquant'anni di divieto di balneazione il mare è pulito. Quel quartiere che era nato come quartiere operaio, dormitorio della fabbrica, si ritrova ad essere alle spalle di Marina di Stabia, realtà del turismo diportistico a livello internazionale e con il mare a portata di mano. Abbiamo vissuto (il Sindaco Vicinanza e

tutta la Giunta) un momento di grande emozione e, allo stesso tempo, di grande responsabilità di gestione, che può essere esaltante, ma anche preoccupante, perché dipende dal punto di vista e dall'orizzonte di senso che si vuole dare all'intervento politico-amministrativo. È stato davvero emozionante, ed estremamente gratificante, vedere come gli stabiesi, e non solo, dall'estate 2024, affollano un litorale negato da tanti decenni, potendo, ora, fruire liberamente di servizi assicurati dal Comune. La scelta del Sindaco Vicinanza e di tutta la Giunta è netta: non dare concessioni ai privati, ma garantire un uso regolamentato e senza costi. Risputa, così, la fierezza dell'appartenenza, e si intravede un futuro ed un benessere condiviso sia di sviluppo economico che etico.



Castellammare di Stabia, centro storico

Tutte quelle occasioni mancate a cui abbiamo accennato in questo breve excursus si ripresentano oggi, ancora una volta, attraverso tante possibilità e la responsabilità delle scelte. Alcune sono quelle già indicate, come i porti turistici (ormai sono due, di grande rilevanza, che si completano a vicenda, perché integrano i carenaggi delle navi dalle minori ai grandissimi yacht). Oggi, il mutamento della linea di costa, dopo la creazione del porto di Marina di Stabia, ha introdotto forti elementi di ecosostenibilità nelle logiche di sviluppo,



Il porto turistico di Marina di Stabia

la necessità di una nuova balneabilità e, infine, la consapevolezza della coesistenza nella stessa area di un distretto archeologico e paesaggistico–naturalistico di rilevanza internazionale (Pompei, Ercolano, Stabiae). La percezione in città e nei quartieri, della possibilità di realizzare, finalmente, un futuro, ha messo a confronto identità di gruppo e processi di sviluppo che continuano a definire orizzonti di vivibilità condivisa, soprattutto in relazione al mondo post-pandemia. Tornano ad essere di attualità, diventando oggetto di riflessione, i piani urbanistici che si erano susseguiti nel tempo, visti, non più quali audaci e impossibili progetti di architetti visionari come Beguinot e Fuksas, ma considerati, oggi, realizzabili, specialmente nel tratto di costa da restituire al mare e finalmente liberarlo dagli insediamenti industriali senza dare spazio a speculazioni di edilizia privata come si è tentato di fare attraverso l'operato della Giunta Vicinanza.

Mantenere fede a quei contratti d'area che prevedevano servizi portuali di accoglienza a terra e riprendersi il lungomare, sono stati momenti importanti della vita di comunità. Sembra essere tornata la voglia di futuro, la possibilità di esserci e di contare, a dispetto delle innegabili difficoltà e problemi irrisolti, ed emergono nuove consapevolezze sul futuro della città:

«Tale nuova e più aggiornata metodologia di piano si rivolge a definire scenari prospettici in grado di tener conto soprattutto delle compatibilità e delle suscettività territoriali, dalle quali fare scaturire un disegno di lungo periodo o atemporalizzato, fondato sulla sostenibilità delle trasformazioni indotte e sulla coerenza e razionalità interna dell'assetto delineato con caratteri non contingenti ma appunto strutturali» [3] (Bozza PUC 2025:3).

Il nuovo Piano Urbanistico Comunale indirizza la politica per i prossimi anni e connota, in maniera definitiva, la città:

«La città di Castellammare di Stabia ricade nella parte sud della Città Metropolitana di Napoli, nel territorio compreso tra la fine della zona vesuviana e l'inizio della penisola sorrentina. La città, per la sua posizione strategica, si colloca al centro del comprensorio turistico, culturale e ambientale costituito dalla costiera sorrentino – amalfitana, l'area archeologica di Pompei, il Parco regionale dei Monti Lattari e del Fiume Sarno. I punti di forza del territorio di Castellammare di Stabia, oltre alla vicinanza con il capoluogo, con il parco del Vesuvio e con le attrazioni costituite dalla penisola Sorrentino-Amalfitana e delle isole del golfo, sono le straordinarie presenze archeologiche, assieme alle importanti e rilevanti aree naturali quali il parco regionale dei Monti Lattari e quello del bacino idrografico del fiume Sarno, fino al parco di Quisisana» (Bozza PUC 2025: 6).

Un riferimento all'opera di Ferrarotti, presente nel Documento di Orientamento Strategico dell'Autorità Urbana di Castellammare di Stabia (2019), ci mostra le varie trasformazioni che hanno interessato Castellammare:

«La Società stabiese non è più quella descritta nella "Piccola Città" di Ferrarotti che traeva la sua capacità economica da importanti attività produttive a carattere industriale, commerciale e turistico presenti in città: questa felice condizione produttiva aveva generato un livello occupazionale locale, senza paragoni nel territorio circostante e di assoluta preminenza nell'intero Sud Italia» (DOS 2019: 64).

La situazione è drasticamente cambiata

«la Città vive [...] una situazione di emergenza socioeconomica ed occupazionale: crisi del tradizionale apparato industriale, espulsione dal ciclo produttivo di centinaia di addetti, crisi del commercio, asfissia del turismo, inquinamento ambientale, disagio sociale causato dalla presenza di microcriminalità. A tali emergenze si è affiancata la complessità della situazione urbanistica, caratterizzata da un Centro Storico di notevole interesse parzialmente emarginato dai processi economici della Città ed aggredito da ampi fenomeni di abusivismo, una periferia particolarmente degradata, una linea di costa e un porto commerciale penalizzati nelle loro effettive potenzialità ed impediti a divenire poli di sviluppo integrato della città» (DOS 2019:37).

Tra elementi di continuità e di cambiamento, la *piccola città* si presenta come una realtà polifunzionale, capace di delineare modelli di sviluppo che la proiettano verso nuovi orizzonti, dalla cantieristica al termalismo, dalla balneazione alla diportistica. Nel contesto della pianificazione e della prossima attuazione del PUC, l'antropologia culturale apporta un contributo prezioso, offrendo strumenti per esplorare la dimensione simbolica, sociale e relazionale degli spazi urbani.

La mia esperienza come Assessora all'Educazione e all'Identità stabiese, maturata nella collaborazione con la Giunta comunale Vicinanza, mi ha permesso di analizzare le dinamiche di appropriazione ed esclusione che accompagnano la produzione dello spazio, gli effetti differenziati delle politiche urbanistiche e le possibilità di progettazione orientate a rafforzare il senso di appartenenza alla comunità cittadina. Riuscire a coniugare tutti questi aspetti rappresenta la sfida che ho deciso di accogliere, in quanto cittadina, studiosa e amministratrice.

Dialoghi Mediterranei, n. 76, novembre

Note

[1] INA-Casa rappresentò una significativa iniziativa pubblica italiana di edilizia residenziale, attiva tra il 1949 e il 1963. Il programma prendeva il nome dall'Istituto Nazionale delle Assicurazioni (INA), ente che ne curò la gestione, e dal ministro del Lavoro, Amintore Fanfani, a cui è associato il termine popolare "Piano Fanfani". Le abitazioni realizzate erano destinate principalmente ai lavoratori e alle famiglie a basso reddito, ossia a quella fascia della popolazione che, nel periodo del dopoguerra, risultava esclusa dall'accesso al mercato immobiliare privato.

[2] Lo studio "Progetto Stabia", che reca le firme di Antonio Somma (segretario Comitato Cittadino), Franco Imperatore (Responsabile Dipartimento economico Comitato provinciale DC Napoli) e Magda Navas (Comitato Provinciale DC Napoli), si presenta come «una risposta operativa alla necessità di predisporre un'iniziativa di sviluppo che, nella salvaguardia dell'ambiente e del territorio, sia orientato a rendere integrati, compatibili e sinergici consolidamento delle attività primarie, la riqualificazione di quelle industriali, e l'avvio delle terziarie» (ivi: 1-2).

[3] Il presente testo è tratto dalla bozza del *Piano Urbanistico Comunale Città di Castellammare di Stabia 2025*, da approvare in sede di Consiglio Comunale.

Riferimenti bibliografici

Bourdieu P., 1992, *Risposte. Per un'Antropologia riflessiva*, Bollati Boringhieri, Torino.

Di Nuzzo A., Scafoglio D., 2008, "La 'Piccola Città': Castellammare tra letteratura e indagini socio-antropologiche", *Quaderni del Dipartimento di Scienze dell'Educazione 2007-2008*: 15-41.

Di Nuzzo A., 2017, "Fonti antropologiche nel distretto campano di Castellammare di Stabia, Gragnano e Torre Annunziata", in D'Atri S. (ed.), *Fonti e risorse documentarie per una storia dell'industria delle paste alimentari in Italia*, Gechi edizioni, Milano: 98-122.

_____, 2021, "Uno studio di antropologia urbana: laboratorio della complessità postmoderna", *Dialoghi Mediterranei*, 52: 90-102.

Documento di Orientamento Strategico dell'Autorità Urbana di Castellammare di Stabia, 2019, <https://www.ingegneristabiesi.it/wp-content/uploads/DOS-definitivo-al-9.3.2019.pdf>.

Ferrarotti F., 1960, *La piccola città*, Liguori, Napoli.

Hannerz U., 1992, *Esplorare la città. Antropologia della vita urbana*, il Mulino, Bologna.

Piano Urbanistico Comunale Città di Castellammare di Stabia, 2025, Bozza.

Sobrero A., 1992, *Antropologia della città*, Carocci, Roma.

Somma A., Imperatore F., Navas M., 1989, "Progetto Stabia", Archivio storico Comune di Castellammare di Stabia.

Annalisa Di Nuzzo, docente di Antropologia culturale, insegna Geografia delle lingue e delle migrazioni al Suor Orsola Benincasa; già professore a contratto di Antropologia culturale presso DISUFF Università di Salerno, e membro del Laboratorio antropologico per la comunicazione interculturale della stessa università fino al 2020- Ha conseguito il PhD in Antropologia culturale, processi migratori e diritti umani. È membro dell'Osservatorio Memoria storica, Intercultura, Diritti Umani e Sviluppo Sostenibile "MInDS" Univ. Di Cassino, socia del Centro di Ricerca Interuniversitario

I LAND (Identity, Language and Diversity) nonché del Centro Interuniversitario di Studi e ricerche sulla storia delle paste alimentari in Italia (CISPAI). I suoi campi d'indagine sono l'antropologia delle migrazioni e del turismo, antropologia e letteratura, antropologia e genere, antropologia urbana. È autrice di numerose monografie, tra le ultime pubblicazioni si segnalano: *Il mare, la torre, le alici: il caso Cetara. Una comunità mediterranea tra ricostruzione della memoria, percorsi migratori e turismo sostenibile*, Roma Studium 2014; *Fuori da casa. Migrazioni di minori non accompagnati*, Carocci, Roma, 2013; *Conversioni all'Islam all'ombra del Vesuvio*, CISU, Roma, 2020; *Minori Migranti. Nuove identità transculturali*, Carocci, Roma, 2020, *Napule è... piccola antropologia partenopea*, Il melangolo, Genova, 2024.
